

04

Envolvimentos público-privados em projetos de intervenção urbana e as necessidades da população



PONTAL DO ESTAVEIRO

0 500 1000m

POR O objetivo deste artigo é avaliar, considerando a população local, projetos de intervenção urbana com envolvimento público-privado, nomeadamente, o do Cais Mauá e o do Pontal do Estaleiro, e verificar se tais projetos atendem as necessidades dessa população. Os dados foram coletados através de questionários via internet e de entrevistas, sendo analisados através do teste estatístico Kendall's W, das frequências e dos significados dos aspectos mencionados. Os resultados evidenciam que os projetos, apesar de possuírem elementos bem avaliados, em geral, não atendem aos interesses da população, principalmente devido à presença de edificações voltadas para a rentabilização do espaço, em detrimento de mais espaços públicos, culturais e áreas verdes.

ENG **Public-private initiatives in urban intervention projects and population's needs**
The objective of this paper is to evaluate, considering the local population's view, urban projects carried out by public-private partnerships, in particular Cais Mauá and Pontal do Estaleiro, and to verify whether those projects meet communities' needs. Data were collected by means of online questionnaires and interviews and were analyzed using Kendall's W statistical test and considering the frequencies and meanings of the mentioned aspects. Results show that, despite having well-assessed elements, the projects, in general, do not match with the population's interests, mainly due to the presence of buildings that pursue the profitability of space to the detriment of more public and cultural spaces, and green areas.

ESP **Emprendimientos público-privados en proyectos de intervención urbana y necesidades de la población**
El objetivo de este artículo es evaluar, considerando la opinión de la población local, los proyectos urbanos realizados por emprendimientos público-privados, en particular Cais Mauá Pontal do Estaleiro, y verificar si esos proyectos satisfacen las necesidades de las comunidades. Los datos fueron recolectados por medio de cuestionarios en línea y entrevistas y analizados con la prueba estadística de Kendall's W, considerándose las frecuencias y significados de los aspectos mencionados. Los resultados muestran que, a pesar de contar con elementos bien evaluados, los proyectos, en general, no coinciden con los intereses de la población, principalmente por la presencia de edificaciones que persiguen la rentabilidad del espacio en detrimento de espacios públicos, culturales y áreas verdes.

Autores:

Mg. Vitoria Gonzatti de Souza

Faculdade de Arquitetura
Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Brasil

Dr. Arq. Antônio Tarcísio Reis

Faculdade de Arquitetura
Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Brasil

Email: vitoriagonzatti@live.com;
tarcisio.reis@ufrgs.br

Palavras-chave: parcerias público-privadas, espaços urbanos, participação pela população, percepção ambiental, planejamento urbano.

Keywords: public-private partnerships, urban spaces, community participation, environmental awareness, urban planning.

Palabras claves: emprendimiento público-privado, espacios urbanos, participación comunitaria, percepción ambiental, planeación urbana.

Artículo Recibido: 31/03/2023

Artículo Aceptado: 20/05/2023

CÓMO CITAR

Souza, V. G., & Reis, A. T. Emprendimientos público-privados en proyectos de intervención urbana y necesidades de la población. *ARQUISUR Revista*, 13(23), 60-75. <https://doi.org/10.14409/ar.v13i23.12507>

ARQUISUR REVISTA

AÑO 13 | N° 23 | JUN 2023 - NOV 2023

PÁG. 60 - 75

ISSN IMPRESO 1853-2365

ISSN DIGITAL 2250-4206

DOI <https://doi.org/10.14409/ar.v13i23.12507>



INTRODUÇÃO

Este artigo apresenta os resultados de uma investigação desenvolvida como parte de mestrado acadêmico na Linha de Pesquisa «Percepção e Análise do Espaço Urbano» do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional na Universidade Federal do Rio Grande do Sul (PROPUR/UFRGS), financiada com recursos da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

Assim, identifica-se um consenso em muitos países capitalistas de que as cidades devem assumir um comportamento empresarial em relação ao desenvolvimento econômico, competindo por investimentos (Harvey, 1996), cabendo ao Estado o papel de facilitador das intervenções que promovem a rentabilização dos espaços (Panizzi, 2020). Nesse sentido, é improvável que intervenções urbanas de grande escala nas cidades ocorram sem contar com incentivos por parte dos governos locais, tais como subsídios financeiros, concessão de crédito, ou mudanças nas leis para redução ou isenção de impostos, por exemplo (Harvey, 1996). Assim, esses governos acabam criando instrumentos definidos pelo «envolvimento público-privado» que permitem uma apropriação financeira privada dos espaços urbanos. Através desses envolvimento, acordos são estabelecidos deliberadamente entre o poder público e o setor privado para o alcance de objetivos comuns (Giambiagi & Além, 2011).

Contudo, o setor privado se guia pelos princípios da eficiência de mercado (Giambiagi & Além, 2011) e, logo, para que se interesse por projetos de intervenção urbana que envolvam áreas de uso público é necessário que identifique potenciais vantagens econômicas. Tais vantagens estão relacionadas, frequentemente, ao consumo de bens e serviços e/ou investimentos por uma parcela da população com maior poder aquisitivo, sem que, necessariamente, sejam compreendidas e atendidas as necessidades da maioria da população urbana. Assim, com a expectativa de contar com financiamentos provenientes do setor privado, o poder público pode mudar a forma como trata dos bens, serviços e espaços públicos que fazem parte de projetos público-privados (Bonomo, 2012). Por exemplo, espaços públicos podem ser tratados como bens que podem ser rentabilizados através da venda de espaços para anúncios (Iveson, 2012).

Com isso, a implementação de alterações legislativas e a estruturação de modelos jurídicos, econômicos e urbanísticos, que permitem envolvimento público-privados visando o aumento das garantias

para atrair os parceiros privados, pode comprometer as garantias para a concretização dos interesses públicos que, em tese, justificariam os argumentos para a existência de tais envolvimento (Nascimento, Romeiro, Rosa, Moura, Franzoni & Mendonça, 2018). Embora o envolvimento conjunto dos setores público e privado em intervenções urbanas no Brasil seja emergente, já existem diversas possibilidades legais para que esses setores firmem parcerias e o setor privado se envolva com as decisões relativas aos serviços e bens públicos, tais como: concessões de serviços públicos definidas pela Lei nº 8.987 / 1995; Operações Urbanas Consorciadas definidas pela Lei nº 10.257 / 2001; Parcerias Público-Privadas definidas pela Lei nº 11.079 / 2004; adoções de espaços públicos reguladas diretamente por leis de cada município, e instrumentos específicos existentes em cada Plano Diretor.

O envolvimento público-privado em intervenções urbanas tem sido estudado em diversos contextos da Europa (Richner; Olesen, 2019), América do Norte (Garrison, 2019), Ásia (Lee & Hwang, 2018), África (Didier; Peyroux & Morange, 2012), Oceania (Iveson, 2012) e do Brasil, especificamente, nas regiões Nordeste (Nuijten; Koster; Vries & Cabral, 2018), Sudeste (Correia; Colares & Saraiva, 2017) e Sul (Kopper, 2015). Esses estudos têm tratado de diversos aspectos tais como: os diferentes contextos locais em que modelos de envolvimento público-privados tem sido implementados (Richner & Olesen, 2019; Didier; Peyroux & Morange, 2012); capacidade desses envolvimento em resolver problemas de desigualdades sócio-espaciais (Garrison, 2019); uso de tais envolvimento para recuperação de áreas antigas da cidade (Lee & Hwang, 2018); as consequências do financiamento e da rentabilização privada de espaços públicos (Iveson, 2012; Correia; Colares & Saraiva, 2017) e de seus usos dentro de programas sociais (Nuijten; Koster; Vries & Cabral, 2018; Kopper, 2015).

Há também estudos que apontam que a parceria público-privada empodera os financiadores das intervenções (Van Den Hurk & Siemiatycki, 2018). Nesse sentido, tem sido destacado que intervenções urbanas com envolvimento público e privado, especialmente em áreas valorizadas da cidade, tendem a ser realizadas com foco na atração de investimentos (Harvey, 1996) e no incremento do turismo (Bessa; Benedicto & Alvares, 2008), o que pode não corresponder ao desejo das pessoas que vivem nessas cidades.

Por sua vez, algumas pesquisas tem identificado implicações positivas do envolvimento conjunto dos setores público e privado desde o planejamento dos espaços, tais como: o sucesso na provisão de novos espaços de acesso público (Goss, 1996; Lee & Hwang, 2018); uma melhora da imagem pública do governo a partir das infraestruturas e serviços modernos ofertados (Kuryian & Ray, 2009); o desenvolvimento de áreas urbanas sem necessidade de investimentos substanciais do poder público (Jakaitis & Paliulis, 2013); o cumprimento de cronogramas e orçamento previstos, além de poucas renegociações e/ou falhas de contrato (Van Den Hurk & Siemiatycki, 2018). Especificamente, têm sido mencionados efeitos considerados como positivos de projetos urbanos resultantes do envolvimento público-privado, tais como o aumento no número de visitantes, de vendas e de empregos disponíveis na área de intervenção, a conservação de edifícios históricos com aumento de seu uso e uma transformação geral da imagem do local (Lee & Hwang, 2018). Adicionalmente, alguns autores apontam a influência positiva da intervenção urbana sobre áreas residenciais deterioradas próximas, com o crescimento da preferência e intenção de morar nessas áreas (Lee & Hwang, 2018).

Por outro lado, existem intervenções sem relação com o patrimônio natural e cultural (Jakaitis & Paliulis, 2013), com clara insatisfação dos habitantes com relação ao projeto implementado (Nuijten; Koster; Vries & Cabral, 2018) e com uma baixa qualidade arquitetônica, principalmente no tocante à estética (Van Den Hurk & Siemiatycki, 2018). Outro estudo (Goss, 1996) revela que a intervenção resultou na configuração de espaços que acabaram sendo de exclusão, refletindo uma desigualdade social em função da manipulação do espaço na busca de atrair e agradar um público específico. Nesse sentido, a produção de espaços destinados ao acesso público por um parceiro privado pode resultar em espaços onde não é fomentado o uso por distintos usuários, uso este que tende a acontecer em um espaço público tradicional (Dirsuweit, 2009), além de práticas de gestão privada do espaço que podem limitar acesso a públicos indesejados pelo gestor (Loukaitou Sideris & Banerjee, 1993). Ainda, têm sido mencionados processos de gentrificação envolvendo supervalorização do solo e especulação imobiliária (Nascimento & Silva, 2015) que levaram à substituição da população da área, com a saída de residentes de baixa renda e a chegada de novos residentes com maior renda (Fraser & Kick, 2014; Nascimento & Silva, 2015).

Ainda, no âmbito dos processos de intervenção urbana público-privados é mencionada a redução significativa da influência dos arquitetos nos processos de desenvolvimento dos projetos, com consequências negativas para tais intervenções (Van Den Hurk & Siemiatycki, 2018). Outros autores também indicam a redução das responsabilidades tradicionais do poder público através da terceirização da construção/reconstrução e manutenção de infraestruturas para o parceiro privado (Jakaitis & Paliulis, 2013). Sobretudo, o que os diversos estudos têm mostrado em relação aos papéis desempenhados pelos atores é que nos casos brasileiros o poder público tende a contribuir mais com o financiamento das intervenções quando comparado aos casos de parcerias que ocorrem em outros países, além de participar menos da gestão dos espaços após a intervenção, ficando esta gestão a cargo dos parceiros privados.

Assim, foram identificadas distintas implicações do envolvimento público-privado em intervenções urbanas, assim como a carência de estudos que tratam dos efeitos da provisão e/ou requalificação de espaços públicos por meio de intervenções público-privadas em cidades brasileiras para os seus usuários ou futuros usuários e/ou que tratam de avaliações pela população de projetos de intervenção urbana com envolvimento público-privados. A importância da consideração da relação entre os espaços urbanos e as necessidades das pessoas tem sido evidenciada pelos estudos na área «Ambiente e Comportamento» (ou da «Percepção Ambiental») (Reis & Lay, 2006). Portanto, existe a necessidade de aprofundar o conhecimento acerca das implicações das intervenções público-privadas e/ou de projetos desse tipo de intervenção para os usuários das cidades. Assim, o objetivo deste artigo é avaliar, por meio da população local, projetos de intervenção urbana resultantes do envolvimento público-privado e verificar se tais projetos atendem as necessidades dessa população.

METODOLOGIA

O estudo foi desenvolvido na cidade de Porto Alegre, onde se observa um crescente empenho do poder público local em promover o envolvimento com o setor privado, evidenciado em ações como a promoção de capacitações para servidores públicos sobre a gestão de PPPs (Parcerias Público-Privadas) e concessões (Parcerias, 2020) e em mudanças na legislação municipal visando a concessão de espaços públicos da cidade, como praças e parques (Camarapoa, 2019).



FIGURA 1 | Localização das áreas do Cais Mauá e do Pontal do Estaleiro na orla de Porto Alegre. Fonte: os autores (2023) (mapa base do Google maps).



FIGURA 4 | Cais Mauá - Setor armazéns. Fonte: Cais Mauá (2019).



FIGURA 2 | Setores do projeto para o Cais Mauá. Fonte: Cais Mauá (2019), marcações dos setores e armazéns feitas pelos autores.



FIGURA 3 | Cais Mauá - setor docas. Fonte: Cais Mauá & Engenharia e Meio Ambiente (2015).

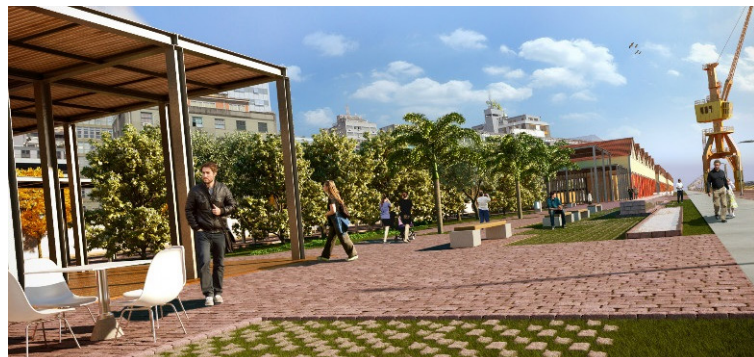


FIGURA 5 | Cais Mauá - espaços abertos. Fonte: Cais Mauá (2019).

Adicionalmente, destaca-se que entre 2003 e 2010 um Grupo de Trabalho da Prefeitura realizou diagnósticos e elaborou diretrizes para projetos de toda a extensão da Orla do Guaíba no território de Porto Alegre e listou, como instrumentos sugeridos para viabilizar estes projetos, as parcerias com o setor privado. Como critérios de seleção dos casos para avaliação, foram considerados projetos que possuem envolvimento público-privado na geração de bens rentáveis relacionados a áreas públicas na orla da cidade (Fig. 1). Assim,

foram selecionados os projetos para as áreas do Cais Mauá (Figs. 2 a 6) e do Pontal do Estaleiro (Figs. 7 e 8), ambas situadas na orla da cidade, região apontada como um território em disputa entre população e grandes empresas (Oliveira, 2020). Embora não tenham implicações para as avaliações do projeto do Cais Mauá e do Pontal do Estaleiro pela população, e, logo, para a realização deste estudo, informa-se que: o contrato para a execução do projeto do Cais Mauá foi rescindido pelo Governo Estadual em maio



FIGURA 6 | Cais Mauá - setor Gasômetro. Fonte: Cais Mauá (2019).



FIGURA 7 | Pontal - parque público. Fonte: Melnick Even (2019).



FIGURA 8 | Pontal - shopping horizontal e edifício vertical comercial e de serviços. Fonte: Melnick Even (2019).

de 2019, durante o andamento desse estudo, e que a partir de 2021 o Cais Mauá conta com o Cais Embarcadero, área com restaurantes em containers junto aos armazéns, além de um terminal de transporte hidroviário, enquanto a maior parte de sua extensão ainda não conta com usos permanentes; por sua vez, a área do Pontal do Estaleiro alcançou, em dezembro de 2022, 99% de conclusão de sua obra (Pontal Shopping, 2023).

O Cais Mauá é uma antiga área portuária localizada no Centro Histórico. Em 2007 o Governo do Estado iniciou um processo de busca por projetos na iniciativa privada. Foi publicada uma solicitação de manifestação de interesse, através da qual uma proposta de elaboração de estudos técnicos, econômico-financeiros e jurídicos foi escolhida. Esta proposta foi utilizada como referência para o processo de avaliação e escolha da empresa. Assim, em 2010, a partir do edital de

concorrência ocorreu a licitação, que tinha como critérios para seleção das empresas a apresentação de todos os documentos comprobatórios requeridos e a oferta do maior valor anual do arrendamento. A licitação foi vencida pelo Consórcio Cais Mauá do Brasil, que apresentou projeto inspirado em outras experiências de requalificação de áreas portuárias, como as realizadas nas cidades de Gênova, Barcelona, Cidade do Cabo, Baltimore, Belém e Buenos Aires (Cais Mauá, 2019). Críticas ao projeto foram apresentadas por delegados da Região de Planejamento 1 – região onde se localiza o Cais Mauá – (Fogliatto, 2016) e pelo Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB-RS) (Mascarenhas, 2017), referindo-se aos impactos à paisagem urbana, à identidade da cidade, ao tráfego na região, e aos usos serem quase integralmente voltados ao comércio, com pouco espaço, por exemplo, para equipamentos culturais.

O projeto seria implementado a partir da concessão da área, e previa reformas em três setores distintos (Fig. 2). No setor das docas (Fig. 3), com área total de 64 mil m², estavam previstas torres comerciais de 51 m, 90 m e 100 m de altura, para abrigar serviços de hotelaria e escritórios, uma praça de 4,2 mil metros quadrados, um centro de eventos e estacionamento com 2036 vagas (Cais Mauá, 2019). Já no setor dos armazéns (Fig. 4), cuja área total abrange 86 mil m², o projeto previa obras de restauração e novos usos para o antigo prédio do Departamento Estadual de Portos Rios e Canais (DEPREC) e para os Armazéns, bem como a restauração dos guindastes (Cais Mauá, 2019). Entre os armazéns, os espaços abertos (Fig. 5) seriam transformados em 10 praças com academia ao ar livre, bicicletário, chimarródromos (espaços para tomar chimarrão), áreas verdes, parque infantil, fonte, chafariz e quiosques (Cais Mauá, 2019). O setor Gasômetro (Fig. 6), com 37 mil m², seria destinado à construção de um Centro Comercial com área de 35 mil m², para abrigar atividades de comércio, lazer e cultura, além de um estacionamento coberto com área de 61 667 m² (Cais Mauá E Engenharia E Meio Ambiente, 2015).

Por sua vez, a área do Pontal do Estaleiro localiza-se no bairro Cristal, na faixa da orla do Guaíba, e recebe este nome porque funcionou no local, até 1995, a empresa de construção de navios «Estaleiro Só». O terreno foi leilado em 2005 e adquirido pela empresa que hoje é responsável pelo projeto no local. Este projeto prevê a construção de um parque público (29 000 m² - 59,5% da área do terreno de 48 761 m²) (Fig. 7), shopping com três pavimentos e de um edifício comercial com 23 pavimentos (84 m), incluindo escritórios, consultórios, hotel e comércios/serviços especializados em saúde (Fig. 8). Este edifício comercial tem o shopping de 19 761 m² como base, e as seguintes áreas totais: comércio varejista - 91 126 m²; hotel - 10 338 m²; e a área destinada a serviços - 12 925 m² (Prefeitura Municipal De Porto Alegre, 2018).

A Lei Complementar n° 470 de 2002 define o regime urbanístico para o local, dispondo sobre o percentual de área pública da gleba que seria destinada a um parque urbano com acessibilidade pública, a ser urbanizado pelo empreendedor conforme projeto aprovado pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente. Esta obrigação legal origina o envolvimento público-privado para o provimento do parque público no local. Assim, o projeto do parque público abrange uma área de aproximadamente 29 mil m² (Melnick Even, 2019).

Apesar de passar por análise e aprovação do poder público, o projeto para o parque é elaborado pelo empreendedor, o qual também é responsável pela elaboração das áreas privadas do seu empreendimento. Nesse sentido, críticas à realização do empreendimento, referentes à abertura de um precedente para edificações na orla e às alterações no regime urbanístico serem posteriores à aquisição do terreno, foram realizadas por entidades como a Associação Gaúcha de Proteção ao Ambiente Natural (AGAPAN) (Agapan, 2009), o Instituto de Arquitetos do Brasil - Departamento do Rio Grande do Sul (IAB-RS) (IAB-RS, 2008) e por associações de bairros.

Para coletar os dados que permitissem avaliar esses dois projetos a partir da percepção das pessoas, foram utilizados métodos quantitativos e qualitativos, buscando conferir validade aos resultados, garantindo confiabilidade e credibilidade à análise (Lay & Reis, 2005).

Inicialmente, foi realizado um levantamento de arquivo, buscando e organizando informações de fontes oficiais dos órgãos públicos e das empresas envolvidas com os projetos, e coletando imagens (entre aquelas utilizadas pelas empresas para divulgação dos projetos) que representassem de maneira clara os itens a serem avaliados. Foram realizados estudos pilotos para entrevistas e questionários com o objetivo de verificar a compreensão das questões, a adequação das imagens selecionadas e o tempo necessário para a aplicação desses métodos. A partir da visualização de imagens, os respondentes dos questionários e os entrevistados avaliaram e justificaram suas avaliações com relação à área onde se localiza o projeto, ao projeto e aos seus itens específicos.

As amostras de entrevistados e respondentes (Tabela 1) são constituídas por pessoas maiores de 18 anos, que moravam ou utilizavam a cidade de Porto Alegre para lazer há pelo menos um ano, e que frequentavam as áreas de lazer da orla da cidade. Assim, 41 entrevistas foram realizadas entre os dias 03/12/2019 e 01/02/2020, sendo 21 entrevistas com questões sobre ambas as áreas, 10 apenas com questões sobre o Cais Mauá e outras 10 apenas com questões sobre o Pontal. Desta forma, para cada um dos dois projetos avaliados, 31 pessoas foram entrevistadas.

Essas informações visam caracterizar a amostra de entrevistados, assim como a amostra de respondentes do questionário (mencionada mais adiante), mas não fazem parte dos objetivos desse estudo, uma vez que

		Entrevistados N (%)	Respondentes N (%)
Gênero	Feminino	18 (43,9)	81 (71,1)
	Masculino	23 (56,1)	33 (28,9)
	Total	41 (100)	114 (100)
Faixa etária	De 18 a 24 anos	9 (22,5)	28 (24,6)
	De 25 a 39 anos	19 (47,5)	67 (58,8)
	De 40 a 59 anos	10 (25)	15 (13,1)
	60 anos ou +	2 (5)	4 (3,5)
	Total	40 (100)	114 (100)
Renda individual	Não possui renda	2 (5)	14 (12,3)
	Até 3 salários mínimos	19 (47,5)	55 (48,2)
	Mais de 3 até 5 salários mínimos	11 (27,5)	15 (13,1)
	Mais de 5 até 10 salários mínimos	6 (15)	20 (17,5)
	Mais de 10 salários mínimos	2 (5)	10 (8,8)
	Total	40 (100)	114 (100)

TABELA 1 | Caracterização das amostras de entrevistados e respondentes. Nota: dos 190 questionários, 114 possuem os dados de caracterização totalmente respondidos e, das 41 entrevistas, 40 informaram esses dados. Fonte: os autores (2023).

Avaliação	% de avaliações positivas	% de avaliações negativas
Muito positiva	Mais de 80 %	Até 10 %
Positiva	Mais de 70 % até 80 %	Mais de 10 % e até 20 %
Mediana	Mais de 60 % até 70 %	Mais de 20 % e até 30 %
Negativa	Mais de 50 % até 60 %	Mais de 30 % e até 40 %
Muito negativa	Até 50 %	Mais de 40 %

TABELA 2 | Critérios para análise das avaliações. Fonte: Antônio Tarcísio Reis (informação verbal, 25 de agosto de 2020).

não foi identificado na revisão da literatura relevante sobre o tema a necessidade de identificar possíveis diferenças de percepção entre pessoas com diferentes gênero e/ou ocupação. Com relação às faixas etárias, necessidades mais específicas de determinado grupo etário foram mencionadas pelos entrevistados (predominantemente adultos com 18 a 59 anos), por exemplo, ao identificarem os aspectos que favoreciam ou não a recreação das crianças. Esses entrevistados foram abordados em três áreas abertas públicas e convidados a participar da entrevista conforme a conveniência para o pesquisador ao longo de seu deslocamento nessas áreas. Especificamente, as entrevistas tiveram a duração média de 15 minutos e foram realizadas nos espaços em funcionamento e que permitiam livre acesso nas duas áreas de estudo, nomeadamente na área externa do Armazém B3 do Cais Mauá, onde funcionam transportes hidroviários coletivos, e no «Protótipo do Parque Pontal» (espaço provisório de lazer), além de numa área pública da orla localizada no centro da cidade, visando ampliar o tamanho da amostra. As entrevistas foram transcritas e as respostas categorizadas manualmente quanto ao seu conteúdo e analisadas qualitativamente, de forma interpretativa quanto aos seus significados, e quantitativamente por meio de frequências das respostas

(Lay; Reis, 2005). Foram adotadas categorias para analisar estas frequências e facilitar a compreensão das mesmas (Tabela 2), considerando que uma avaliação positiva de uma área urbana necessita estar baseada em um percentual claramente majoritário de avaliações positivas, enquanto que uma avaliação negativa pode estar fundamentada a partir de, aproximadamente, um terço de avaliações negativas de tal área.

Para tornar mais nítida a relevância das justificativas e aspectos indicados pelos entrevistados, foi adotada a seguinte classificação: extremamente importante (mencionado por mais de 50 %), muito importante (mais de 30 até 50 %), importante (mais de 15 até 30 %), pouco importante (de 5 até 15 %), não é importante (menos de 5 %).

Adicionalmente, foram coletados 190 questionários, entre 16 de março e 24 de abril de 2020. O convite de participação, acompanhado de explicação sobre a pesquisa e link para acesso via internet ao questionário disponibilizado no Programa LimeSurvey, foi divulgado em redes sociais (Facebook e Instagram), postado em grupos que reuniam pessoas dos bairros onde se localizavam as áreas de estudo (grupo «Porto Alegre» com 13 021 membros, grupo «Vizinhos do Centro Histórico – POA» com 42 972 membros, grupo «Bairro Cristal – Porto Alegre» com 634 membros,

e grupo «Zonasulpoa», com 25 001 membros), e foi divulgado através de e-mail para Comissões de Graduação (COMGRADS) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Este procedimento viabiliza a obtenção de um maior número de respondentes, a redução dos custos de aplicação, de erros e do tempo necessário para a tabulação dos dados no programa Statistical Package for the Social Sciences (SPSS/PC) e tem apresentado resultados satisfatórios em diversos estudos na área ambiente e comportamento (por ex.: Gregoletto, 2019; Figueiredo, Antochevitz & Reis, 2018). O questionário foi predominantemente composto por questões fechadas, de escolha simples, com escala de cinco pontos nas respostas relativas à avaliação dos itens (muito adequado; adequado; nem adequado nem inadequado; inadequado; muito inadequado), seguidas pelas justificativas para a avaliação, de escolha múltipla.

Os dados quantitativos obtidos através dos questionários foram analisados no programa estatístico SPSS/PC através de frequências e do teste não paramétrico Kendall W, realizado para identificar a existência de diferenças estatisticamente significativas entre as avaliações de três ou mais itens dos projetos por um mesmo grupo de respondentes (Lay & Reis, 2005).

Em função do questionário conter perguntas fechadas e de múltipla escolha e dos percentuais de resposta tenderem a ser mais altos do que nas entrevistas, as classificações adotadas para identificar a relevância das respostas foram as seguintes: extremamente importante (mencionada por mais de 80 %), muito importante (mais 60 % de até 80 %), importante (mais de 40 até 60 %), pouco importante (de 20 até 40 %), não é importante (menos de 20 %).

RESULTADOS

Quanto à área do Cais Mauá (Figs. 1 a 5), um desejo «extremamente importante» expresso pelos respondentes dos questionários foi de que existissem «atividades artísticas e culturais» (87,9 % - 167 de 190) no local, refletida na consideração da importância específica da existência de «museus» (58,4 % - 111 de 190). Este também foi um dos desejos mais citados pelos entrevistados (25,8 % - 8 de 31), que nomearam especificamente: teatros, cinemas, espaços para apresentações musicais e museus. Conforme os entrevistados (6,5 % - 2 de 31), a instalação de um museu no Cais permitiria abrigar exposições ligadas à memória da cidade, além de ser um tipo de uso aberto ao público para livre visitação. Ainda, os entrevistados men-

cionaram que o local seria adequado para estes tipos de usos artísticos e culturais devido à relação entre o Cais Mauá e a história de Porto Alegre. Outros elementos indicados pelos respondentes são classificados como «muito importantes»: «bancos para sentar» (80 % - 152 de 190), «área verde» (70,5 % - 134 de 190), «ciclovias» (68,4 % - 130 de 190), «cafés» (67,4 % - 128 de 190) e «feiras artesanais» (66,8 % - 127 de 190). Embora «bancos para sentar» não tenha sido mencionado especificamente pelos entrevistados, esses referiram-se a «espaços para contemplação e descanso» (12,9 % - 4 de 31), que permitissem sentar, descansar e apreciar a paisagem, aproveitando a proximidade com o Guaíba. Mesmo que o desejo por «área verde», indicado pela clara maioria dos respondentes dos questionários, tenha sido citado por apenas um dos entrevistados, esses revelaram ao longo da entrevista a percepção de carência de arborização no centro da cidade. Os entrevistados que mencionaram «ciclovias» (9,7 % - 3 de 31) salientaram o fato de já existirem em partes da orla e de permitirem desfrutar desses espaços para lazer, além de desejarem o seu prolongamento para uso como uma infraestrutura de transporte. Também foi sugerido pelos entrevistados a existência de cafés junto a espaços culturais, combinação percebida como adequada tal como já existente em outros lugares. Com relação às «feiras artesanais», entrevistados (9,7 % - 3 de 31) sugeriram o seu uso por favorecer os produtos e a cultura local.

Adicionalmente, destacam-se outros aspectos classificados como «importantes», conforme os dados do questionário: «praças» (58,4 % - 111 de 190), «bares» (55,3 % - 105 de 190), «pier» (64,7 % - 104 de 190), «equipamentos de recreação para crianças» (45,3 % - 86 de 190) e «barcos de passeio/transporte» (44,7 % - 85 de 190). A importância das praças foi comentada pelos respondentes como um espaço importante devido ao seu acesso público, o que foi corroborado pelos entrevistados ao justificarem o desejo por «praças» em função de ser um tipo de espaço que permite acesso sem restrições. Quanto aos «bares», os entrevistados informaram que estes seriam desejáveis porque dariam suporte às atividades existentes no Cais e por entenderem que esta área possui condições favoráveis devido a sua localização. Por sua vez, o «pier» foi citado como uma estrutura que seria compatível com o Cais por ser uma área portuária, e em referência a projetos de outras cidades, enquanto a menção específica aos «barcos de passeio/transporte», dizia respeito ao uso da área do Cais para ampliação do serviço de trans-

Propostas avaliadas	Média dos valores ordinais
Usos para os armazéns: Atividades de cultura e arte popular (armazéns A e B)	11,11
Restauração e iluminação de guindastes históricos	10,43
Instalação de 10 Praças com equipamentos de lazer, de ginástica e áreas verdes	10,40
Restauração de praça com 4,2 mil metros quadrados na terceira doca	10,31
Restauração do prédio antigo na terceira doca para uso como centro de eventos (convenções, atividades culturais)	9,31
Usos para os armazéns: Praça de alimentação (armazém B1)	8,90
Usos para os armazéns: Terminal para barcos de turismo e transporte (armazém B3)	8,86
Uso da área do Cais Mauá para instalações temporárias (como estruturas para eventos esportivos, circos, parques de diversão e feiras orgânicas)	8,14
Usos para os armazéns: Comércio - lojas de decoração e serviços (armazéns A1 a A5; armazém B2)	6,36
Usos para os armazéns: Realização de eventos (casamentos, convenções de empresas, seminários, leilões) (armazém A6)	5,88
Restauração de prédio antigo existente entre os armazéns para uso como hotel	5,39
Construção de estacionamento com 2.036 vagas na terceira doca	4,70
Construção de 3 edifícios de até 100m de altura para uso como escritórios e hotel	2,73
Construção de shopping center	2,50

TABELA 3 | Avaliações das 14 propostas para o Cais Mauá e média dos valores ordinais obtidas pelo teste Kendall's W. Nota: quanto maior o valor, melhor a avaliação. Fonte: os autores (2021).

porte hidroviário, como uma alternativa de transporte que poderia aliviar o trânsito terrestre. Os entrevistados também se referiram aos «equipamentos de recreação para crianças», como «pracinhas», por estes serem considerados espaços apropriados para lazer das crianças e em família.

Ainda, se destacaram como «importantes» entre os aspectos mencionados pelos entrevistados: «área como o Gasômetro» (19,3% - 6 de 31), «restaurantes» (19,3% - 6 de 31) e «lojas/comércio» (16,1% - 5 de 31). Quanto ao desejo de uma «área como o Gasômetro», esses entrevistados se referiram a uma área aberta, iluminada, com alguns bares, espaço para caminhar, para praticar esportes e para contemplar o Guaíba e o pôr do sol, corroborando os itens mais mencionados no questionário. Os entrevistados também sugeriram que a existência de restaurantes na área do Cais incrementaria o uso desta área e o desfrute da vista para o Guaíba. No tocante às «lojas/comércio», os entrevistados referiram-se a espaços comerciais como algo que seria desejável por gerar maior circulação de pessoas no local, havendo algumas sugestões específicas de comércio do ramo alimentício.

Ao analisar a avaliação individual das 14 propostas que compõem o projeto para o Cais Mauá pelos respondentes dos questionários, foi identificada a existência de diferenças estatisticamente significativas (Kendall's W, $\chi^2 = 1187,785$, sig = 0,000). O uso dos armazéns para atividades de cultura e arte popular é, claramente, a proposta melhor avaliada, seguido pela restauração e iluminação de guindastes históri-

cos, pela instalação de 10 Praças e pela restauração da praça com 4,2 mil m² na terceira doca (Tabela 3). Por outro lado, a construção de shopping center, dos três edifícios e do estacionamento são as três propostas pior avaliadas.

Comparando as avaliações positivas e negativas de todas as propostas, de acordo com os dados dos questionários e das entrevistas (Fig. 9), as avaliações são semelhantes, indicando consistência nos dados coletados. Assim, tanto entre os respondentes quanto entre os entrevistados as avaliações mais positivas se referem aos espaços abertos, às atividades culturais e aos serviços de transporte e de alimentação no local. Por outro lado, as avaliações mais negativas são atribuídas às novas edificações para uso como escritórios, hotel, shopping e estacionamento, e aos usos privados propostos nas áreas do Cais, como eventos privados, comércio e serviços.

Quanto ao julgamento geral do projeto, os dados obtidos através dos questionários revelam uma avaliação que pode ser considerada muito negativa, pois apenas 36% das avaliações foram positivas (57 de 158), enquanto 37,3% (59 de 158) foram negativas. Entre os entrevistados as avaliações positivas para esse projeto foram em maior número (57,7% - 15 de 26) mas ainda assim pouco expressivas, resultando em uma avaliação geral que pode ser considerada negativa. A «descaracterização do patrimônio histórico e cultural» foi uma justificativa de «extrema importância» (86,4% - 51 de 59) e a «exploração comercial do patrimônio histórico e cultural» uma justificativa «mui-

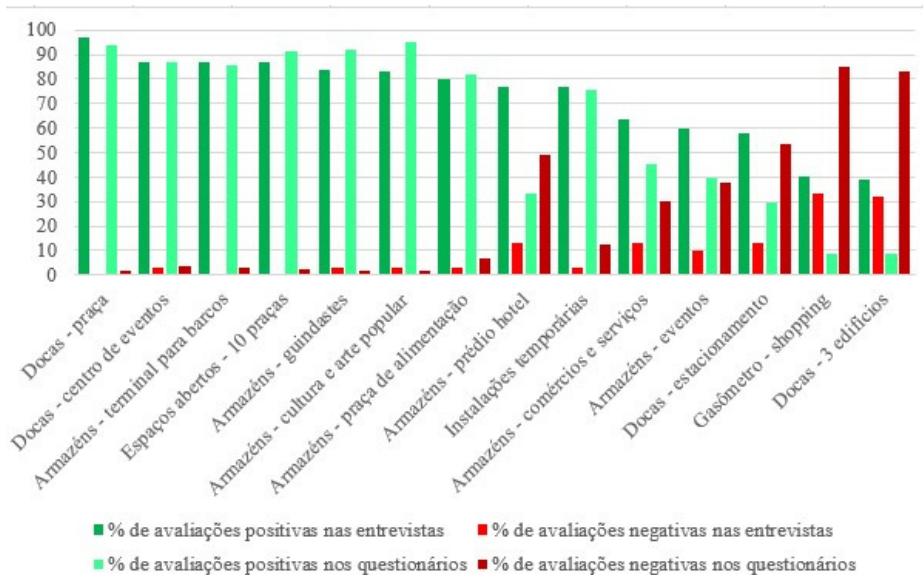


FIGURA 9 | Gráfico de avaliações das propostas do projeto para o Cais Mauá identificadas através de questionários e entrevistas.
 Fonte: os autores (2021).

to importante» (66,1% - 39 de 59) para as avaliações negativas dos respondentes do questionário. Esta justificativa também foi mencionada por um dos entrevistados, expressando receio de que as instalações comerciais previstas para a área poderiam prejudicar a identidade do Cais, tornando o local semelhante a outros espaços comerciais que não possuem características relacionadas à história da cidade. Ainda, segundo um dos respondentes, a construção de grandes espaços comerciais, como os shoppings, não visa um benefício geral da população e, por isso, a exploração comercial do patrimônio histórico e cultural não condiz com o que esperam ser o adequado para o Cais. A «maior dificuldade para acessar as paisagens naturais da orla» (54,2% - 32 de 59) foi uma justificativa «importante» para as avaliações negativas dos respondentes do questionário. Ainda, alguns entrevistados citaram certos itens do projeto como impeditivos para visualização das paisagens naturais por obstruírem parte da vista para o Guaíba, como é o caso da construção de edifícios de até 100 m de altura.

Por sua vez, as avaliações positivas do projeto pelos respondentes são explicadas por uma razão «extremamente importante», nomeadamente, a «manutenção do patrimônio histórico e cultural» (82,4% - 47 de 57). Essa justificativa condiz com o que alguns entrevistados mencionaram sobre a falta de manutenção e reformas no Cais, como, por exemplo, a existência de armazéns destelhados, que poderia ser mitigada

com a execução do projeto. A «maior facilidade para acessar as paisagens naturais da orla» (70,2% - 40 de 57) foi uma justificativa de «muita importância» para as avaliações positivas pelos respondentes do questionário. Ainda, 26,7% dos entrevistados (4 de 15) que avaliaram positivamente o projeto justificaram que ele «torna o espaço ativo e permite que a população utilize o Cais», o que também vai ao encontro da manutenção do espaço e da maior facilidade para acessar as paisagens da orla, havendo a percepção de melhora a partir da implementação do projeto em comparação com a situação atual do Cais. Entretanto, alguns desses entrevistados também fizeram duas críticas importantes, nomeadamente: «discorda da implantação do shopping» (20% - 3 de 15), indicando que este seria um aspecto que removeriam do projeto, e a «preocupação com a demora e com a concretização de fato da requalificação» (20% - 3 de 15), referindo-se à percepção de que as intervenções urbanas não costumam ser tão rápidas quanto gostariam.

Quanto à área do Pontal do Estaleiro (Figs. 6 e 7), o desejo de que houvesse «área verde» (90,8% - 108 de 119) no local é «extremamente importante» para os respondentes do questionário. De acordo com os entrevistados que também manifestaram o desejo pela existência de «área verde» (12,9% - 4 de 31), este aspecto é importante por reforçar a conexão com o ambiente natural da orla e por possibilitar áreas sombreadas em espaços de lazer.

Propostas avaliadas	Média dos valores ordinais
Parque público	3,45
Obras referentes ao acesso ao local (vias locais no entorno do shopping, colocação de estações de transporte coletivo, ciclovia, vagas de estacionamento público e paraciclos)	3,10
Edifício comercial (com escritórios, hotel, espaço para eventos e centro médico particular) com 23 pavimentos de altura	1,80
Shopping com 3 pavimentos	1,65

TABELA 4 | Avaliações das 4 propostas para o Pontal e média dos valores ordinais obtidas pelo teste Kendall's W. Nota: quanto maior o valor, melhor a avaliação. Fonte: os autores (2021).

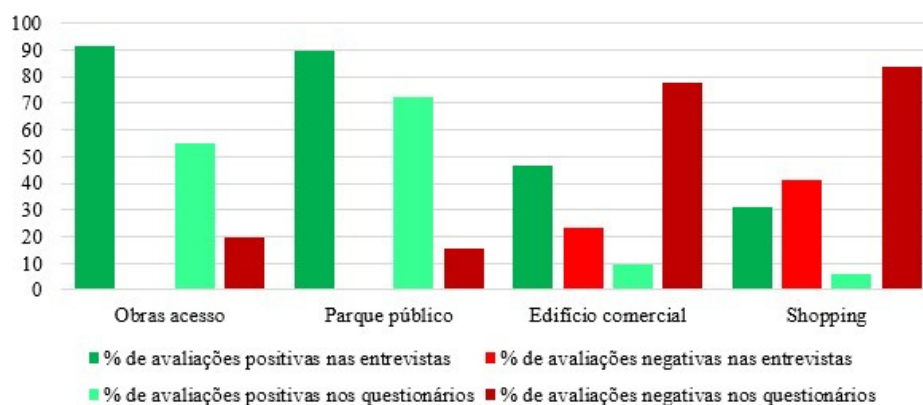


FIGURA 10 | Gráfico de avaliações das propostas do projeto para o Pontal identificadas através de questionários e entrevistas. Fonte: os autores (2021).

Ainda, são classificados como desejos «muito importantes» a partir dos dados dos questionários: «ciclovia» (73,9% - 88 de 119), «praça» (70,6% - 84 de 119), e «pista para caminhada» (69,7% - 83 de 119). A «ciclovia» foi citada por um dos entrevistados como um aspecto que tornaria o local acessível e propício à prática de atividades físicas. A menção da «praça» também pelos entrevistados (16,1% - 5 de 31) é justificada por ser um espaço que possibilitaria o livre acesso e permanência no local. Referente à «pista para caminhada», alguns entrevistados (9,7% - 3 de 31) a consideram importante pela percepção da orla como um local propício para esta atividade.

Adicionalmente, foram aspectos «importantes» indicados pelos respondentes dos questionários: «cafés» (56,3% - 67 de 119), «quiosques de alimentação» (53,8% - 64 de 119), «equipamentos de recreação para crianças» (48,7% - 58 de 119), «quadras esportivas» (47,9% - 57 de 119), «bares» (43,7% - 52 de 119) e «museu náutico» (43,7% - 52 de 119). Entre estes, apenas os «cafés» não foram mencionados especificamente pelos entrevistados. Quanto aos «equipamentos de recreação para crianças», alguns entrevistados (9,7% - 3 de 31) se referiram a «pracinhas» e, especificamente, à

ampliação dos equipamentos de lazer infantil já instalados no protótipo do parque. Em relação às «quadras esportivas», 9,7% dos entrevistados (3 de 31) também desejariam a instalação de quadras na área do Pontal. Os «bares» também foram um aspecto «importante» entre aqueles mencionados pelos entrevistados (19,4% - 6 de 31), principalmente por possibilitarem a permanência no local. A sugestão de um «museu náutico» também veio de entrevistados (6,5% - 2 de 31) que referiram-se a um museu que contaria a história da área enquanto antigo local da empresa Estaleiro Só, que fabricava navios. Também foi importante para os entrevistados a existência de uma «área de lazer» (22,6% - 7 de 31), para reforçar o uso do local e disponibilizar mais um espaço aberto de lazer na orla.

Foi identificada a existência de diferenças estatisticamente significativas (Kendall's W, $\chi^2 = 211,134$, sig = 0,000) entre as avaliações pelos respondentes dos questionários das 4 propostas que compõem o projeto para o Pontal do Estaleiro (Tabela 4). Com isso, ficam evidenciadas que as melhores avaliações referem-se ao parque público e às obras de acesso, enquanto as piores referem-se ao edifício comercial com 23 pavimentos e ao shopping com 3 pavimentos.

Assim, as avaliações positivas e negativas de entrevistados e respondentes apontam resultados semelhantes (Fig. 10).

A partir dos dados obtidos através dos questionários, a avaliação geral do projeto para a área do Pontal do Estaleiro pode ser considerada muito negativa, com 68,7 % de avaliações negativas (79 de 115) e 11,3 % de avaliações positivas (13 de 115). Por sua vez, as entrevistas revelam uma avaliação geral considerada negativa, devido a apenas 57,7 % (15 de 26) de avaliações positivas. Os «danos para o meio ambiente» são uma justificativa «extremamente importante» (89,9 % - 71 de 79) e a «dificuldade para acessar as paisagens naturais da orla» é uma justificativa «muito importante» (67,1 % - 53 de 79) para as avaliações negativas dos respondentes dos questionários. Em relação aos «danos para o meio ambiente», os respondentes referiram-se, principalmente, à remoção da vegetação existente na orla para dar lugar às construções. Quanto à «dificuldade para acessar as paisagens naturais da orla», alguns respondentes comentaram que percebem a implantação do empreendimento como uma forma de restrição do acesso às paisagens naturais, de acesso somente a pessoas com maior poder aquisitivo, especialmente pelo shopping e pelo edifício comercial e de serviços propostos. Por outro lado, as avaliações positivas foram justificadas pelos entrevistados, principalmente, pela «disponibilização de novos espaços de lazer na orla» (60 % - 9 de 15), também uma razão «muito importante» para as poucas avaliações positivas pelos respondentes do questionário (61,5 % - 8 de 13).

DISCUSSÕES E CONCLUSÕES

Os resultados obtidos reforçam a importância de identificar as necessidades da população em projetos de intervenção urbana com envolvimento público-privados. Neste sentido, verifica-se que as propostas para o Cais Mauá que envolvem os usos públicos dos espaços abertos e dos armazéns, tanto restaurados quanto novos, condizem com as aspirações e desejos manifestados pelas pessoas, sendo muito bem avaliadas, principalmente aquelas que se referem à realização de eventos (por exemplo, feiras artesanais), atividades artísticas e culturais, e à restauração de elementos que preservam a identidade do local – principalmente os guindastes e os próprios armazéns, mas também o edifício do Departamento Estadual de Portos Rios e Canais. Por outro lado, as propostas para

a construção das três torres para abrigar serviços de hotelaria e escritórios no setor docas e do shopping center e do estacionamento no setor gasômetro do Cais Mauá, consideradas pelo Consórcio de Empresas como necessárias para a sustentabilidade econômica da área, são os aspectos pior avaliados e mais negativos do projeto, não atendendo as necessidades da população, tais como lazer, contemplação da paisagem, áreas verdes e espaços para atividades artísticas e culturais.

Logo, os resultados evidenciam que este projeto de intervenção urbana com envolvimento público-privado para o Cais Mauá não contempla na totalidade de suas propostas os interesses da população, revelando disparidades entre tais interesses e aqueles do setor privado. Esses resultados também revelam que as necessidades da população não estão devidamente contempladas pelas decisões do poder público, especificamente, pelo Governo do Estado por aprovar este projeto em 2010. Portanto, parece que as necessidades da população não eram conhecidas e/ou não foram consideradas plenamente no projeto para o Cais Mauá em área de interesse público, tanto pelo setor privado quanto pelo poder público, e que usos rentáveis ao parceiro privado tenham tido uma importância que não se sustenta nas necessidades da população.

Com relação ao Pontal do Estaleiro, as poucas avaliações positivas do projeto se deram, principalmente, em razão das propostas que proporcionam o uso público da área, e que tendem a atender, através da implantação de um parque, os desejos pela ampliação das opções de lazer ao ar livre na orla, especificamente, por área verde, ciclovia, praça e pista para caminhada. Embora a proposta do parque público só seja viabilizada pela proposta do shopping e do edifício comercial e de serviços, estes foram avaliados negativamente, principalmente por desfavorecerem o uso dos espaços ao ar livre, descaracterizarem a paisagem natural e bloquearem a vista para o pôr do sol e o Guaíba, revelando uma contradição entre as edificações propostas e o que as pessoas desejam para a área. Portanto, os resultados das avaliações do projeto para o Pontal do Estaleiro corroboram aqueles das avaliações do Cais Mauá, evidenciando a necessidade de projetos de intervenção urbana com envolvimento público-privado contemplarem plenamente as necessidades da população, o que não ocorreu nos dois casos estudados. Neste sentido, os resultados específicos para o projeto do Pontal do Estaleiro também

evidenciam a inadequação do poder público definir diretrizes básicas através de regime urbanístico para uma área pública como a do Pontal, sem que as aspirações da população tivessem sido consideradas. Segue que a demarcação das áreas na orla da cidade para aquisição preferencial pelo poder público poderia possibilitar que a área do Pontal do Estaleiro fosse inteiramente pública e, com isso, potencializasse um projeto de intervenção urbana que atendesse plenamente as necessidades da população.

O fato dos projetos elaborados pelas empresas privadas envolvidas no caso do Cais Mauá e do Pontal do Estaleiro contrariarem o interesse público em diversos aspectos, vai ao encontro da menção por outros autores que o envolvimento público-privado empodera os financiadores das intervenções (Van Den Hurk & Siemiatycki, 2018) que tendem a priorizar seus interesses econômicos ao invés dos desejos da população local. Os resultados também confirmam que os projetos feitos com envolvimento público-privado tendem a não estabelecer uma relação adequada com o patrimônio natural e cultural do local (Jakaitis & Paliulis, 2013) e a ressignificar aspectos históricos com fins comerciais (Goss, 1996).

Este estudo também contribui para o avanço no conhecimento existente sobre o tema ao destacar a importância dos projetos de intervenção urbana, com envolvimento público-privados ou não, priorizarem aqueles aspectos que mais atendem os desejos da população, que no caso dos projetos avaliados na orla de uma cidade como Porto Alegre, são a existência de espaços de lazer, principalmente ao ar livre, e culturais, com acesso público e sem descaracterização da paisagem natural. Por outro lado, edifícios com grandes alturas e shoppings centers não são desejáveis para a orla de Porto Alegre.

Pode ser considerada como uma limitação desse estudo o fato dos projetos não estarem executados durante o desenvolvimento da pesquisa, impedindo, por exemplo, que o uso real dos espaços propostos fosse avaliado.

Finalizando, os resultados obtidos podem contribuir para que as intervenções urbanas ou projetos urbanos com envolvimento público-privado estejam sustentados em consultas prévias à população, presenciais e/ou via internet e em resultados de estudos afins, de forma a considerar os interesses da população acerca dos espaços urbanos a fazerem parte de

tais intervenções, devendo o setor público ser o primeiro a procurar atender tais interesses. Neste sentido, na sua tese de doutorado, Bugs (2014) salienta que a participação da população via internet facilita a sua participação quanto à disponibilidade e redução ou eliminação de constrangimentos em suas manifestações. A ferramenta «Participação Pública com Sistema de Informação Geográfica» (PPSIG), avaliada por Bugs (2014), é um exemplo do que poderia ser utilizado pelo setor público para facilitar as consultas à população via internet. Enquanto possível estratégia a ser adotada para que os interesses públicos sejam melhor contemplados nestas parcerias, sugere-se que tais consultas sejam realizadas antes do início da elaboração de projetos urbanos pelo setor público e/ou setor privado, possibilitando que esses projetos incluam os usos mais adequados para a população, e que os usos de interesse dos atores privados não venham a eliminar e/ou a comprometer os usos desejados pela população. Ainda, a grande importância da existência de espaços abertos públicos adequados e em quantidade suficiente para o lazer e recreação da população, ficou evidenciada mais uma vez pela pandemia de covid-19, o que deve ser reconhecido e priorizado também pelo setor privado, independentemente de seus interesses financeiros nos envolvimento com o setor público. Desta forma, principalmente os espaços mais qualificados de uma cidade, tais como aqueles junto às orlas, exemplificados pelo Cais Mauá e o Pontal do Estaleiro, devem privilegiar as atividades de acesso público. ■

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGAPAN-ASSOCIAÇÃO GAÚCHA DE PROTEÇÃO AO AMBIENTE NATURAL (2009). *Projeto Pontal do Estaleiro reflete atraso ecológico de Porto Alegre*. <http://www.agapan.org.br/2009/07/projeto-pontal-do-estaleiro-reflete.html>
- BESSA, A.M.; BENEDICTO, D.B.M. & ALVARES, L.C. (2008). Políticas Urbanas para o Turismo e suas conseqüências nas paisagens e culturas locais: O caso recente do Rio de Janeiro (RJ). *Trabalhos apresentados no 9º Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo no Brasil* (pp. 1-26) organizado por ENEPEA. Curitiba.
- BONOMO, S. (2012). Perspectivas atuais da gestão local face à emergência do empreendedorismo urbano. *URBANA: Revista Eletrônica Do Centro Interdisciplinar De Estudos Sobre a Cidade*, 4(2), 169-183. 10.20396/urbana.v4i2.8635105
- BUGS, G. (2014). *Tecnologias da informação e comunicação, sistemas de informação geográfica e a participação pública no planejamento urbano*. (Tese de Doutorado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- CAIS MAUÁ & ENGENHARIA E MEIO AMBIENTE (2015). *Estudo de Impacto Ambiental (EIA) - Revitalização do Cais Mauá - Volume 1*. <http://vivacaismaua.com.br>
- CAMARAPOA – CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE (2019). *Aprovada a concessão de praças e parques à iniciativa privada*. <http://www.camarapoa.rs.gov.br/noticias/aprovada-a-concessao-de-pracas-e-parques-a-iniciativa-privada>
- CORREIA, G.F.A.; COLARES, A.F.V. & SARAIVA, L.A.S. (2017). Onde termina o público e começa o privado? Análise da privatização da cultura na Praça da Liberdade em Belo Horizonte. *Acta Scientiarum. Human and Social Sciences*, 39(2), 109-120. 10.4025/actascihumansoc.v39i2.31301
- DIDIER, S.; PEYROUX, E. & MORANGE, M. (2012). The spreading of the city improvement district model in Johannesburg and Cape Town: urban regeneration and the neoliberal agenda in South Africa. *International Journal of Urban and Regional Research*, 36(5), 915-935. 10.1111/j.1468-2427.2012.01136.x
- DIRSUWEIT, T. (2009). New Urbanism, Public Space and Spatial Justice in Johannesburg: The Case of 44 Stanley Ave. *Annales de géographie*, 1(1-2), 76-93. 10.3917/ag.665.0076
- FIGUEIREDO, C.A.; ANTOCHEVIZ, F.B. & REIS, A.T.L. (2018). Avaliação estética de interfaces térreas em cidade litorânea. *Arquisur Revista*, 8(14), 18-31. 10.14409/ar.v8i14.7013
- FOGLIATTO, D. (2016). Delegados de planejamento criticam projeto do Cais Mauá e pedem consulta pública. *SUL* 21. <https://www.sul21.com.br/cidades/2016/10/delegados-de-planejamento-criticam-projeto-do-cais-maua-e-pedem-consulta-publica/>
- FRASER, J.C. & KICK, E.L. (2014). Governing urban restructuring with city-building nonprofits. *Environment and Planning A*, 46(6), 1445-1461. 10.1068/a46169
- GARRISON, J.D. (2019). Seeing the park for the trees: New York's «Million Trees» campaign vs. the deep roots of environmental inequality. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 46(5), 914-930. 10.1177/2399808317737071
- GIAMBIAGI, F.; ALÉM, A.C. (2011). *Finanças Públicas: teoria e prática no Brasil*. Editora Campus.
- GOSS, J. (1996). Disquiet on the waterfront: reflections on nostalgia and utopia in the urban archetypes of festival marketplaces. *Urban geography*, 17(3), 221-247. 10.2747/0272-3638.17.3.221
- GREGOLETTO, D. (2019). *Edifícios altos na cidade média de Caxias do Sul: efeitos na estética urbana, no usos de espaços abertos, e na satisfação residencial*. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre.
- HARVEY, D. (1996). Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. *Espaço & debates*, 16(39), 48-64.
- IAB-RS - INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL, DEPARTAMENTO DO RIO GRANDE DO SUL (2008). *Manifestação do IAB-RS aos Vereadores de Porto Alegre*. www.iab-rs.org.br/noticia/manifestacao-do-iabrs-aos-vereadores-de-porto-alegre.aspx (data de consulta 03/06/2020).
- IVESON, K. (2012). Branded cities: outdoor advertising, urban governance, and the outdoor media landscape. *Antipode*, 44(1), 151-174. 10.1111/j.1467-8330.2011.00849.x
- JAKAITIS, J. & PALIULIS, N.K. (2013). Public-private partnership: improving landscape quality of modern communities. *Journal of Architecture and Urbanism*, 37(1), 31-41. 10.3846/20297955.2013.777992
- KOPPER, M. (2015). De camelôs a lojistas: a transição do mercado de rua para um shopping em Porto Alegre. *Caderno CRH*, 28(75), 591-605. 10.1590/So103-49792015000300009

- KURIYAN, R. & RAY, I. (2009). Outsourcing the state? Public-private partnerships and information technologies in India. *World Development*, 37(10), 1663-1673. 10.1016/j.worlddev.2009.03.005
- LAY, M.C.; REIS, A. (2005). Análise quantitativa na área de estudos Ambiente-Comportamento. *Ambiente Construído*, 5(2), 21-36. <https://www.seer.ufrgs.br/ambienteconstruido/article/view/3616/1998>
- LEE, I. & HWANG, S.W. (2018). Urban Entertainment Center (UEC) as a Redevelopment Strategy for Large-Scale Post-Industrial Sites in Seoul: Between Public Policy and Privatization of Planning. *Sustainability*, 10(10), 3535-3552. 10.3390/su10103535
- LOUKAITOU-SIDERIS, A. & BANERJEE, T. (1993). The negotiated plaza: Design and development of corporate open space in downtown Los Angeles and San Francisco. *Journal of Planning Education and Research*, 13(1), 1-12. 10.1177/0739456X9301300103
- MASCARENHAS, G. (2017). Instituto dos Arquitetos denuncia irregularidades no licenciamento do Cais Mauá. *Sul 21*. <https://www.sul21.com.br/cidades/2017/08/instituto-dos-arquitetos-denuncia-irregularidades-no-licenciamento-do-cais-maua>
- MELNICK EVEN (2019). *Empreendimentos - Pontal*. <http://www.melnickeven.com.br/empreendimentos/pontal>
- NASCIMENTO, B.P. & SILVA, W.R. (2015). Zona Portuária do Rio de Janeiro e suas novas territorialidades. *Geo UERJ*, (26), 191-210. 10.12957/geouerj.2015.12570
- NASCIMENTO, D.M.; ROMEIRO, P.; ROSA, S.; MOURA, R.; FRANZONI, J. & MENDONÇA, P. (2018). O mecanismo da Parceria Público-Privada como reforma do Estado. Em ROLNIK, R.; SANTORO, P.; MORADO, D.; MEDEIROS, D.; RENA, N. & PEQUENO, L. (Orgs.). *Cidade Estado capital: reestruturação urbana e resistências em Belo Horizonte, Fortaleza e São Paulo* (pp. 12-37). LabCidade FAUUSP.
- NUIJTEN, M.; KOSTER, M.; VRIES, P.D. & CABRAL, A.A.C. (2018). Regimes de ordenação espacial no Brasil: a fusão de neoliberalismo, populismo de esquerda e visões modernistas na urbanização de favelas no Recife. *Caderno CRH*, 31(82), 59-73. 10.1590/s0103-49792018000100004
- OLIVEIRA, C.M. (2020). A produção do espaço urbano na orla de Porto Alegre, Brasil. *Revista de Urbanismo*, (42), 17-31. 10.5354/0717-5051.2020.54280
- PANIZZI, W. (2020). Rent-seeking urbano, planejamento urbano e valor imobiliário: quem manda e desmanda na cidade? *Revista e-metropolis*, 40(11), 18-24. http://emetropolis.net/system/artigos/arquivo_pdfs/000/000/311/original/emetropolis40_art1.pdf?1588020777
- PARCERIAS PORTO ALEGRE (2020). *Servidores são capacitados para gestão de PPPs e concessões. Prefeitura Municipal de Porto Alegre*. https://www2.portoalegre.rs.gov.br/ppp/default.php?reg=121&p_secao=1120
- PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE (2018). *Expediente Único N° 002.242241.00.7*. <http://expedientes.procempa.com.br/consultapublica/boeba17d4786a4f3ab7ef0071e2a5025>
- REIS, A.T.L. & LAY, M.C.D. (2006). Avaliação da Qualidade de Projetos: uma abordagem perceptiva e cognitiva. *Ambiente construído*, 6(3), 21-34. <https://www.seer.ufrgs.br/ambienteconstruido/article/view/3710>
- RICHNER, M. & OLESEN, K. (2019). Towards business improvement districts in Denmark: Translating a neoliberal urban intervention model into the Nordic context. *European urban and regional studies*, 26(2), 158-170. 10.1177/0969776418759156
- SPGG - SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, GOVERNANÇA E GESTÃO (2022). *Leilão para revitalização do Cais Mauá será remarcado após ausência de interessados na primeira disputa*. <https://planejamento.rs.gov.br/leilao-para-revitalizacao-do-cais-maua-sera-remarcado-apos-ausencia-de-interessados-na-primeira-disputa>
- VAN DEN HURK, M. & SIEMIATYCKI, M. (2018). Public-private partnerships and the design process: Consequences for architects and city building. *International Journal of Urban and Regional Research*, 42(4), 704-722. 10.1111/1468-2427.12629

Websites

- CONSÓRCIO VIVA CAIS MAUÁ. <http://vivacaismaua.com.br>
- PONTAL SHOPPING. <https://pontalshopping.com.br>